

[Ministeren for offentlige arbejder.]

på den gamle baseret på en beregnet trafik. Bliver trafikken større end beregnet, er der grundlag for at tage spørgsmålet om lavere takster op. Dette er forudset ved den med tyskerne afsluttede overenskomst. For øvrigt har det vist sig, at trafikken allerede i dag er større end i sin tid beregnet. Biltaksterne på den nye overfart bliver derfor ikke helt af samme størrelse som på den gamle. Det kan således anføres, at en bil af længde over 2,75 m og indtil 4,25 m på den gamle overfart i afvigte vinter kostede 56 kr. pr. dobbelttur. Dette beløb skulle være større nu pr. 1. maj, da statsbanernes takster blev sat op, eller med den nye overfarts ibrugtagning. For øjeblikket er taksten for vintermånederne fastsat til 42 kr. Om sommeren er taksterne ligesom tidligere noget højere.

Må jeg til slut sige til det ærede medlem, at det ikke er sådan, at der kun tages sær-takster for bilerne. Der tages også sær-takster for banerne, både for passager- og godstransport over Femernsund.

Juul Madsen: Jeg takker den højtærede minister for offentlige arbejder for svaret og forstår det således, at man i forbindelse med en gunstig udnyttelse af ruten kan forvente nedsættelse af taksterne.

Men det, der interesserede mig, var bl. a. det forhold, jeg nævnte, om den meget store forskel på transporten af varer sydpå med lastbiler og den samme transport pr. jernbane, en forskel, som jeg synes er større end rimeligt.

Må jeg i øvrigt spørge den højtærede minister, om vi kan forvente et årligt regnskab fra ministeren, der viser overskuddets størrelse og takten i afskrivningerne.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne sige til det ærede medlem, at jeg ikke, da svaret blev udarbejdet, kunne forudse, at det ærede medlem ville komme ind på jernbanetaksterne, da dette ikke fremgik af spørgsmålet. Forholdet er

imidlertid det, som jeg sagde i slutningen af mit forrige indlæg, at der også tages sær-takster for jernbanerne. Når det alligevel er forholdsvis billigere at transportere pr. jernbane, ja, så er det ikke anderledes end ved andre overfarter. Det hænger sammen med hele det system, man arbejder med ved jernbanetaksternes fastsættelse: jo længere man kører, des forholdsvis billigere bliver det.

Må jeg i øvrigt i anledning af sidste del af det ærede medlems spørgsmål sige, at vi fra dansk side er indstillet på, at taksterne skal gå ned, hvis trafikken bliver større og større. Men det er ikke et ensidigt dansk spørgsmål; det kan ikke løses alene ved stillingtagen fra dansk side. Vi må forhandle med tyskerne derom.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af Vestergaard Poulsen til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren tage initiativ til, at der træffes forberedelser til etablering af en centralt beliggende flyveplads i Midtjylland?“

Vestergaard Poulsen: Ved de møder, som udvalget for oprettelsen af en vestjysk flyveplads har haft med den højtærede minister for offentlige arbejder, har ministeren afslået at ville medvirke til bygningen af en flyveplads i Ringkøbing amt, medmindre de interesserede kommuner selv ville garantere for rentabiliteten.

Ligeledes har ministeren fremført, at der jo er lovhjemmel for oprettelse af en vestjysk flyveplads placeret ved Esbjerg, og han ville anse det for mest hensigtsmæssigt at etablere denne lovhjemlede flyveplads fremfor en hvilken som helst anden plads et andet sted i Vestjylland.

For Ringkøbing amt, som i areal udgør en tiendedel af Danmark, når bortses fra Grønland, er en flyveplads ved Esbjerg ikke stort bedre beliggende end flyvepladsen ved Tirstrup. Når ministeren nu foretrækker Es-